

# Začátky automobilových závodů

## 1894-1906

Pokusy vynalézt a uplatnit zdroj pohybu, který by nahradil koňskou sílu, sahají až do 17. století, ale zejména pak do 18. a 19. století, kdy se jako velmi nadějný jevil parní pohon. Mnoho osobností, jako například důlní inženýr Richard Trevithick, rodina Bollée, Léon Serpolet a hrabě de Dion a jeho mechanici Bouton a Trépardoux, postavilo jedinečná parní vozidla. První významné spojení spalovacího motoru a vozidla se uskutečnilo v roce 1885, když Karl Benz a poté Gottlieb Daimler představili první úspěšné automobily s benzinovým motorem. Benzovo vozidlo vycházelo z nových technologií představovaných tehdy cykloprůmyslem. Oproti tomu bylo Daimlerovo vozidlo přizpůsobeno z koňského kočáru. Jeho motor měl však velký vliv na další rozvoj tohoto odvětví.

### První závod

Motoristické soutěžení začalo velmi záhy po vynálezu automobilu poháněného benzinovým motorem. Určitým paradoxem pionýrské éry je, že kolébka vynálezu spalovacího motoru Německo a tehdejší technologická velmoc Velká Británie se chovaly k motorovým vozidlům velmi macešsky. Za první vyhlášenou motoristickou soutěž je považována tzv. „zkouška spolehlivosti“ vozů, která byla zorganizována francouzskými novinami Le Velocipede v roce 1887. Tato událost se konala na krátké trati z Paříže do Versailles. Naneštěstí se jí zúčastnil pouze jeden soutěžící. Byl to hrabě Albert de Dion, který celou trať bez problémů projel.

K další významné události došlo koncem roku 1893. Tehdy editor novin Le Petit Journal pan Pierre Gifard vyhlásil konání závodu spolehlivosti mezi Paříží a Rouenem. Délka závodu činila necelých 130 km. Cena 5 000 franků byla nabídnuta vozu bez koní s posádkou řidič a mechanik, který absolvuje celou trať bezpečně a s rozumnými náklady. V závodě odstartovalo z pařížské brány Porte Mailot celkem 21 vozidel. Psal se 22. červenec 1894. Tehdejší první světový závod se ovšem velmi lišil od naší zažité představy motoristického soupeření.

Byla to spíše gentlemanská záležitost. Během stotřicetkilometrové vyjížďky se účastníci dokonce zastavili na oběd. První byl v cíli hrabě de Dion na parním traktoru. Celou trať projel průměrnou rychlostí 18,5 km/h. Avšak pořadatelé považovali jeho vozidlo za poněkud nepraktické, a protože neměl ve vozidle ani mechanika, cenu nakonec nezískal. Místo něj byla cena rozdělena mezi dva vedoucí vozy, Peugeot a Panhard-Levassor. Krátce po závodě navrhl prestižní francouzský inženýrský časopis, že podobné podniky jsou ideálním způsobem propagace automobilů pro veřejnost.

### Z města do města

Během 12 měsíců od prvního historického závodu byl vytvořen výbor pařížských nakladatelů novin s cílem propagace používání automobilů. Několik let poté byl tento výbor přejmenován na Automobile Club de France (zkratka ACF). Prvním závodem, který ACF zorganizoval, byl podnik se startem v Paříži a trasou do Bordeaux a zpět do Paříže. Vítězem závodu se stal Emile Levassor. Na vozidle Panhard-Levassor, poháněném dvouválcem o výkonu 3 kW, ujel vzdálenost 1 178 km prakticky nonstop za 48 hodin a 48 minut. Bohužel pro něj však mělo jeho vozidlo jen 2 sedadla místo požadovaných 4, a proto mu nebyla vyplacena odměna 31 000 franků.

Historie je ale méně přísná než pořadatelé závodu a jeho vítězství odměnila sochou, která shlíží na cílovou čáru závodu z brány Porte Mailot

v Paříži. Jedním z dalších zajímavých účastníků tohoto závodu byl André Michelin, který na svém voze Peugeot použil pneumatické gumy. Ostatní vozidla měla buď kovové, nebo celogumové obruče. Tehdy byly první „vzduchem plněné pneumatiky“ považovány za nepraktické a Michelinovo auto strádalo četnými defekty díky špatným cestám (přelom 19. a 20. století). Závodě se také účastnila vozidla poháněná parou. Ukázalo se však, že na dlouhé tratě jsou benzinové motory lepší. Z šesti startujících parních vozů do cíle nedojel žádný.

Do automobilového dění se zapojila také Itálie. První italský závod se konal v roce 1895. Dne 5. května v půl osmé ráno vyrazilo 5 soutěžících z Turína. Třem se podařilo dokončit 84kilometrový výlet do Asti a zpět. Vítězem se stal Simone Federmann ve čtyřmístném voze Daimler Omnibus, který porazil dva motocyklisty a dosáhl průměrné rychlosti 18 km/h. Také Amerika se začala připravovat na svou první událost. Noviny Chicago Times-Herald sponzorovaly v listopadu 1895 první americký automobilový závod. Zúčastnili se ho dva soutěžící – Muller v Benzu a Frank Duryea ve voze vlastní konstrukce. Závod dokončil pouze Muller, když 86 km zvládl za necelých 9 hodin.

V roce 1896 vzrůstal zájem o motoristické závody v různých koutech zeměkoule. Newyorský Cosmopolitan poprvé pořádal závod, kterého se účastnilo celkem 6 jezdců. Ale zpátky do Francie. ACF organizoval etapový podnik Paříž–Marseille–Paříž o délce 1 709 km. Závod byl rozdělen na 10 stejně dlouhých úseků a jel se v termínu od 24. září do 3. listopadu. Bohužel se soupeřilo za velmi nepříznivého počasí. Prvenství získal Mayade na Panhardu. Jeho vítězný čas byl 67 hodin a 42 minut. V roce 1897 uspořádal ACF mnohem kratší závod Paříž–Dieppe. Jeho vítězem se stal Jamin na voze Bollée, který dokázal o 6 minut porazit hraběte de Diona na voze vlastní konstrukce.

V následujícím roce došlo k první tragédii během závodu Paříž–Nice. Krátce po startu řidič Mercedesu Monsieur de Montariol mával během předjíždění na svého přítele markýze de Montaignac. Ten mu mávání opětoval a přitom sundal ruku z páky řízení, ztratil kontrolu a narazil do příteleva vozu. Sám Montariol přežil tuto záležitost bez následků, ale jeho mechanik utrpěl vážná poranění hlavy, kterým podlehnul. Smrt samozřejmě přitáhla pozornost. Ačkoli byla způsobena řidičovou nekompetencí, začal se vytvářet odpor proti závodění, zejména v řadách pařížské správy. Když byl poté vyhlášen závod Paříž–Amsterdam–Paříž, snažil se velitel pařížské policie zabránit v jeho konání. Soutěžící však ignorovali jeho požadavky a jednoduše přesunuli místo startu mimo jeho působnost. Po závodě mohutné davy lidí oslavovaly udatnost vítěze Fernanda Charrona a velitel policie vzdal svůj marný boj.

Rok 1899 byl svědkem prvního závodu Tour de France. A narodil od předchozích podniků, ve kterých šlo spíše o spolehlivost, šlo tentokrát o skutečný závod. Délka etap závodu byla 2 170 km a účastnilo se ho 19 vozidel. Po několika dnech závodění bylo jasné, že opět zvítězí Panhard, řízený René de Knyffem. Poslední klasický závod z města do města se konal v roce 1903 a byl původně plánován z Paříže do Madridu. Nakonec byl předčasně zrušen v Bordeaux kvůli mnoha nehodám, při nichž zemřelo 8 lidí, mezi nimi také konstruktér Marcel Renault. Francouzská vláda vydala zákaz pořádání motoristických závodů na veřejných komunikacích. A tak smutně skončila první kapitola historie motoristických podniků. Během závodů si do konce 19. století vedly nejlépe vozy Panhard.



**Marcel Renault v závodě Paříž–Madrid (1903). Tento závod ukončil éru závodů „z města do města“. Zemřelo při něm 8 lidí a mezi nimi i Marcel Renault. Vozy dosahovaly rychlosti přes 100 km/h a staly se příliš nebezpečné**

Při snaze o vyšší rychlosti se v následujících letech zvyšoval objem motorů. A tak byly běžně k vidění stroje s motory o objemu okolo osmi litrů, ale ani dvojnásobný objem nebyl žádnou výjimkou. Za vzrůstajícím výkonem motorů ale poněkud zaostával vývoj podvozku, brzd a pneumatik. To vše změnil roku 1901 první sportovní-závodní vůz 35 HP Mercedes. Byl vybaven mimo jiné magnetovým zapalováním, ocelovým podvozkem a pneumatikami. Po odstranění počátečních problémů se spolehlivostí vozu, která souvisela i se zvýšením objemu motoru na 9 litrů a výkonu na 44 kW, se tento stroj stal pravidelným vítězem různých závodů. Ale každý z předních výrobců automobilů významně přispíval k pokroku v konstrukci. Například Renault vyrobil auto, jehož tuhou zadní nápravu poháněl hřídel. Ke zlepšení ovladatelnosti vozu také významně pomohl volant, který od roku 1898 začal nahrazovat řídicí páky.

## Souboj národních týmů

Zatímco závody z města do města byly francouzskou myšlenkou, americký tiskařský magnát James Gordon Bennett uspořádal sérii závodů. Také určil pravidla, kterým se všichni účastníci museli podřídit. Byla stanovena hmotnost vozidla a všichni závodníci museli být členy národních automobilových klubů. Tyto kluby byly odpovědné za přihlášení účastníků k závodům a každá země mohla vyslat pouze tři vozy. Francouzi zpočátku tuto myšlenku odmítali. Když jim bylo nabídnuto pořádání prvního závodu „O pohár Gordona Bennetta“, změnili svůj postoj. Jednotlivým národním týmům byly poprvé přiděleny závodní národní barvy: Francie měla modrou, Německo bílou, Belgie žlutou a USA červenou.

První závod se konal 14. června 1900, vedl z Paříže do Lyonu a měřil 568 km. Pole účastníků zahrnovalo 5 vozů a vítězem se stal Fernand Charron na Panhardu 40. Celou vzdálenost absolvoval v čase o něco málo přesahujícím 9 hodin. Bylo rozhodnuto, že pořádání dalšího závodu bude příští rok probíhat v zemi, jejíž jezdec zvítězil. A tak se Francie stala pořadatelem také druhého ročníku závodu. Ten se konal 29. května 1901 mezi Paříží a Bordeaux a opět ho vyhrál Francouz, Léonce Girardot. Ve skutečnosti byl Girardot jediný, kdo soutěžil O pohár Gordona Bennetta. Do cíle dorazil po 526 km na celkové desátém místě. Závody se původně konaly současně se závody z města do města. Jejich popularita rychle stoupala a pole účastníků se rozrůstalo.



**Rok 1902, O pohár Gordona Bennetta - vítěz Selwyn Edge na voze Napier 45 HP**



**Rok 1903, O pohár Gordona Bennetta - Selwyn Edge na voze Napier 80 HP byl diskvalifikován**



**Rok 1903, O pohár Gordona Bennetta - vítěz Camille Jenatton na voze Mercedes 65 HP**



**Rok 1903, O pohár Gordona Bennetta - Camille Jenatzy na voze Mercedes 65 HP**

V roce 1902 představila firma Mors pružinové tlumiče, které výrazně zlepšily sezení auta na silnici. V tomto roce se závod konal mezi Paříží a Innsbruckem jako součást závodu Paříž-Vídeň. Vítězem se stal Brit Selwyn Edge na voze Napier. Byl opět jediným, kdo 564 km dojel až do cíle, a to v čase 11 hodin. V těch dobách bylo závodění na veřejných silnicích Anglie zakázáno, a proto se podnik roku 1903 konal v Irsku u města Athy. Prvenství získal Němec Camille Jenatzy s desetiminutovým náskokem před dalším soupeřem. To zároveň znamenalo, že se závod měl další rok konat v Německu. V roce 1904 se tehdejší motoristická elita sešla na silničním okruhu severně od Frankfurtu a vítězem se stal Francouz Léon Théry po tvrdém souboji s Camillem Jenatzy, který dojel druhý.

Poslední závod O pohár Gordona Bennetta se vrátil v roce 1905 do Francie na silniční okruh blízko Clermont-Ferrand a vítězem se opět stal Théry. Ačkoli se konalo pouze 6 podniků O pohár Gordona Bennetta, byl to významný milník v historii motoristického sportu. Jednalo se o první skutečně mezinárodní sérii závodů na světě. Přestože Francie získala 4 vítězství ze 6 podniků, Automobilový klub Francie pokračoval ve svých námitkách proti pravidlu, že každá země může nasadit pouze 3 jezdce. Výsledkem bylo zrušení závodu a vítězná trofej zůstala v Paříži, kde ji dnes nalezneme v sídle FIA.

## Ve všech koutech světa

Zájem o motoristické závody se rychle rozšiřoval po celé Evropě a Severní Americe. Rok 1902 byl významný tím, že se poprvé konal závod na uzavřeném silničním okruhu. Stalo se to v Belgii na Ardenském okruhu. Tento závod je považován za skutečného předchůdce dnešních silničních podniků. Trať měřila 85 km a závod se jel celkem na šest kol. Jeho vítězem se stal Charles Jarrot, kterému k triumfu dopomohl prasklý řetěz Gabrielova vozu Mors. Na druhé straně Atlantiku se konalo také



**Rok 1904, O pohár Gordona Bennetta - Charles Rolls na voze Austin**



**Rok 1904, O pohár Gordona Bennetta - Camille Jenatzy na voze Mercedes 98 HP dojel na druhém místě**

mnoho závodů, většinou sponzorovaných novinami. Významný byl např. Vanderbiltův pohár, který se jezdil na okruzích. Americký motoristický sport se začal ubírat jinými cestami než v Evropě. Američané hned od počátku více mysleli na diváky, a proto se zde řada závodů konala na krátkých oválných většinou prkenných drahách. Diváci tak měli jasný přehled o závodě.

Rychlý rozvoj závodění také napomohl urychlení technologického vývoje motorismu. Pokrok ve vývoji byl v té době neuvěřitelný. Jako příklad můžeme uvést vůz amerického výrobce Winton, který byl v roce 1903 poháněn osmiválcem o objemu 17 litrů. V roce 1903 byl v Holandsku bratry Jacobusem a Hendrikem-Janem Spykerovými postaven první automobil, který měl poháněna všechna čtyři kola. Tento vůz zvítězil v roce 1906 v závodě do vrchu v Birminghamu.

Během tohoto období začali být doma i na mezinárodní scéně stále aktivnější italsí jezdci. závody jako Coppa Florio umožnily novým výrobcům aut (například FIAT) rozvinout schopnosti a brzy se ocitnout na samém vrcholu motoristického sportu. Omezení závodění na silnicích v Anglii dalo vzniknout slavnému závodů Tourist Trophy, který se konal na Isle of Man poprvé v roce 1905 a v němž zvítězil Napier na voze Arrol-Johnston.

## První Grand Prix

Pojem Grand Prix, což znamená Velká cena, se poprvé objevil už v roce 1901 v souvislosti se závodem ve francouzském městečku Pau. Avšak první skutečnou Grand Prix ve smyslu Velké národní ceny zorganizoval v roce 1906 francouzský automobilový klub de L'Quest (stejný klub později pořádal slavnou 24 hodin Le Mans). Byl vybrán okruh blízko Le Mans měřící 103 km a bylo rozhodnuto, že závod potrvá dva dny a bude mít vzdálenost 1 238 km (každý den měli závodníci urazit 6 okruhů).



**Rok 1904, O pohár Gordona Bennetta - Sidney Girling na voze Wolsley**



Program závodu Vanderbiltův pohár roku 1906

Pro vozidla bylo stanoveno pravidlo maximální váhy 1 000 kg. Váha nezahrnovala světlá, čalounění a nářadí. Každý výrobce mohl nasadit nejvíce 3 vozy. Seznam účastníků obsahoval prakticky všechny významné

výrobce automobilů, ze kterých jmenujme alespoň Mercedes, Fiat, De Dietrich, Renault, Brasier a Panhard. Celkem startovalo 32 vozů a 11 z nich vydrželo až do konečného cíle.

V cíli prvního dne byl v čele Maďar Ferenc Szisz se spolujezdcem Marteauem. Na druhém místě dojel Francouz Albert Clément a za ním následoval Ital Felice Nazzaro. Druhý den si Nazzaro vyměnil místo s Clémentem. Nakonec vítězství v první Grand Prix získal Szisz na voze Renault Typ AK 90CV, který měl výkon 66 kW. Vůz Renault měl vyměnitelné ráfky kola, které vytvořil Michelin. Umožňovaly výměnu pneumatiky za 2 až 3 minuty místo obvyklých 15 minut.



První skutečná Grand Prix v historii. Na snímku vidíme vítěze Maďara Ference Szisze na voze Renault AK 90CV (GP Francie 1906)

Rok 1906 byl také rokem, kdy se konal premiérový slavný závod Targa Florio. Podnik byl financován bohatým sicilánem Vincenzem Florio a jel se na nebezpečném kopcovitém okruhu na Sicílii. Tento závod přetrvával v různých podobách až do sedmdesátých let. Na první GP je nejvíce ironická skutečnost, že ačkoli se jela ve Francii, předznamenala konec francouzské dominance v motoristickém sportu. V příštích deseti letech se začali objevovat profesionální závodníci a nejvíce prvenství z nich vybojovali Italové. Motoristický sport se posunul do své první „Zlaté éry“.

### Významní jezdci z období 1894–1906

jezdec	národnost	vůz	významná vítězství
Hrabě Jules de Dion	F	de Dion	1894 Paris–Rouen
Oscar Muller	USA	Muller Benz	1895 Times Herald Expo Run
J. Frank Duryea	USA	Duryea	1896 Cosmopolitan Road Race
Gilles Hourgieres	F	Panhard	1897 Marseilles–Nice–la Turbie, Paris–Dieppe
Fernand Charron	F	Panhard	1898 Marseilles–Nice, Paris–Amsterdam–Paris
Leonce Girardot	F	Panhard	1899 Paris–Boulogne
Levegh Pierre	F	Mors	1900 Bordeaux–Perigueus–Bordeaux, Paris–Toulouse–Paris
Henri Framan	F	Darracq, Mors	1901 Pau, Nice–Salon–Nice, Paris–Bordeaux, Paris–Berlin
Charles Jarrott	GB	Panhard	1902 Circuit des Ardennes
Paul Baras	F	Darracq	1903 Circuit des Ardennes
Albert Clement	F	Clement–Bayard	1904 Circuit des Ardennes
Victor Hemery	F	Darracq	1905 Circuit des Ardennes, Vanderbilt Cup
A. Cagno	I	Itala	1906 Targa Florio